

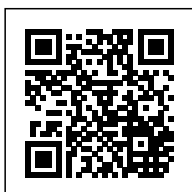


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

1123/0

**Finanční závazky státu obsažené v Koncesionářské smlouvě na
Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4
v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících
úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP**



Předkladatel: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 6. ledna 2021 v 16:19

Návrh

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2021
8. volební období

XXXX

USNESENÍ
Poslanecké sněmovny
z **XX. schůze**
ze dne **XX. února 2021**

k finančním závazkům státu obsažených v návrhu koncesionářské smlouvy na „Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP“

Poslanecká sněmovna

souhlasí s finančními závazky státu obsaženými v návrhu koncesionářské smlouvy na „Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP“ v nominální výši 18 761 377 912 Kč (slovy: osmnáct miliard sedmsetšedesátjedna miliónů třístasedmdesátšedm tisíc devětsetdvanáct korun českých) a 446 191 297 EUR (slovy: čtyřistačtyřicetšed miliónů stodevadesátjedna tisíc dvěštedevadesátšedm EUR), vyplácenými dle návrhu koncesionářské smlouvy.

Předkládací zpráva

Finanční závazky státu obsažené v návrhu koncesionářské smlouvy na „Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP“

Dne 4. ledna 2021 schválila vláda ČR Koncesionářskou smlouvu na „Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP“ (dále jen „**smlouva**“). Zadávací řízení dospělo do fáze, kdy je znám vybraný dodavatel a kdy uplynuly lhůty pro možnost podání námitek účastníků zadávacího řízení v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZZVZ**“).

Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR je ke schválení **předkládán návrh usnesení, kterým Poslanecká sněmovna vyjadřuje svůj souhlas s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči Koncesionáři obsaženými v návrhu smlouvy Poslaneckou sněmovnou**. Pro zajištění úplné informovanosti poslankyň a poslanců Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR je tento návrh usnesení doprovázen touto předkládací zprávou a průvodním materiálem, jehož elektronickou přílohou jsou samotná Koncesionářská smlouva, její přílohy a další související smlouvy, které pouze společně tvoří funkční celek – souhrn smluvních dohod, které budou s Koncesionářem v případě získání potřebného souhlasu Poslanecké sněmovny uzavřeny.

Potřeba vyslovení souhlasu s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči koncesionáři obsaženými v návrhu smlouvy Poslaneckou sněmovnou vyplývá z ustanovení § 18c zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Bez vyslovení souhlasu Poslanecké sněmovny není možné koncesionářskou smlouvu uzavřít.

V průběhu zadávacího řízení, stejně jako do okamžiku samotného finančního uzavření, které bude následovat po uzavření smluvním, je zadavateli projektu (Ministerstvu dopravy) poskytováno externí poradenství v otázkách právních, finančních, ekonomických i technických a to v souladu s osvědčenou mezinárodní praxí obdobných projektů PPP.

Realizace projektu dostavby dálnice D4 formou partnerství veřejného a soukromého sektoru byla vládou ČR schválena usnesením č. 4 ze dne 13. 1. 2016, od té doby byly činěny kroky směřující k výběru koncesionáře, který se aktem schválení koncesionářské smlouvy ve vládě dostal do své finální fáze, přičemž se předpokládá, že k zahájení fyzické realizace projektu dojde na konci jara 2021. Hospodářský výbor projednával téma projektu PPP D4 na své

23. schůzi dne 6. února 2019 a přijal k němu své podporující usnesení č. 141. Návrh usnesení pléna Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR spolu s průvodními dokumenty byl Poslanecké sněmovně postoupen bezodkladně po schválení koncesionářské smlouvy vládou.

Koncesionář realizaci projektu financuje kombinací dlouhodobých úvěrů a vlastního kapitálu, přičemž tyto náklady jsou mu následně ze strany státu spláceny formou tzv. platby za dostupnost, která, jak plyne z jejího názvu, je navázána na řádnou dostupnost dálnice pro uživatele včetně poskytování přesně definovaných služeb. Platby za dostupnost budou v souladu s ustanovením § 2 odst. 1 písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, hrazeny z prostředků tohoto fondu, kde se tyto stanou tzv. kvazimandatorními výdaji. Platba za dostupnost bude realizována až od okamžiku zprůjezdnění dálnice pro uživatele a bude částečně hrazena v CZK (58,7 %) a částečně v EUR (41,3 %). **Větší část plateb za dostupnost je fixní (70,6 %), zbylá část bude indexovaná dle skutečného vývoje inflace.** Ve výchozím Finančním modelu byl využit předpoklad inflace dle aktuální predikce ČNB (ECB pro platby v EUR) a v dlouhodobém výhledu dle inflačního cíle ČNB / ECB ve výši 2 %. Indexovaná je téměř výhradně část platby v CZK. První významnější úhrada platby za dostupnost je předpokládána v roce 2024 (po zprovoznění plánovaném na 10/2024) v nominální výši necelých 200 mil. Kč, následně v roce 2025 (první předpokládaný celý rok provozu) je předpokládána výše platby 1,193 mld. Kč s mírným nárůstem o inflaci v následujících letech. Poslední významnější úhrada je v posledním celém roce provozu, tj. v roce 2048, v předpokládané nominální výši 1,443 mld. Kč. Části platby, které budou hrazené přímo v EUR, byly na hodnoty v Kč výše uvedené přepočteny modelovým kurzem, který byl součástí Tabulky pro výpočet nabídkové ceny. Úplný přehled finančních závazků - plateb za dostupnost v CZK a EUR je uveden v závěru předkládaného materiálu v kapitole *Úhrada plateb za dostupnost v nominálních hodnotách*. Tyto částky mohou být dále v souladu s Platebním mechanismem upravovány (ponižovány) o částky odpovídající srážkám za nedostatečnou dostupnost, resp. nevyhovující kvalitu poskytovaných služeb a budou upravovány dle skutečné výše inflace, když pro účely Tabulky pro výpočet nabídkové ceny byla předpokládána v dlouhodobém horizontu výše inflace dle inflačního cíle ČNB / ECB. Dále bude k této částce připočteno DPH v aktuálně platné výši, jelikož se jedná o platbu za poskytování služeb.

Z hlediska statistického zachycení budoucích závazků státu dle pravidel Eurostatu (ESA 2010) lze na základě předběžného posouzení smlouvy ze strany ČSÚ předpokládat, že převážná část závazků (85 %) nebude součástí dluhu sektoru vládních institucí, zbylá část (odpovídající alikvotní části platby za Stávající úseky) bude jednorázově zahrnuta do dluhu

sektoru vládních institucí (jedná se o částku ve výši odpovídající cca 4,77 mld. Kč) po dosažení finančního uzavření.

Závěrem je v předkládací zprávě vhodné zmínit, že Ministerstvo dopravy před obdržáním a otevíráním obálek aktualizovalo model tzv. hodnoty za peníze, v rámci kterého stanovilo mezní hodnotu hlavního hodnotícího kritéria (čistá současná hodnota budoucích plateb za dostupnost), při které lze ještě předpokládat, že realizace projektu D4 formou PPP bude při daném rozdělení rizik v průběhu životního cyklu výhodnější ve srovnání s modelem tradičního zadávání jednotlivých veřejných zakázek. Z tohoto modelu hodnoty za peníze vyplynulo, že pokud bude předložena čistá současná hodnota budoucích plateb za dostupnost nižší než 23,667 mld. Kč, lze předpokládat, že realizace projektu formou PPP dosáhne hodnoty za peníze (tj. bude výhodnější, než realizace klasickou formou). Čistá současná hodnota nejvýhodnější předložené nabídky je přitom 16,554 mld. Kč.

Z hlediska smluvního rozložení rizik jsou zásadní rizika výstavby, provozu a obnovy v rámci životního cyklu přenášena na Koncesionáře. Koncesionářská smlouva samozřejmě obsahuje též závazky státu, které v případě jejich nedodržení mohou být předmětem nároků koncesionáře s vyústěním v následné spory, které mohou mít finanční i časový dopad. Výši případných kompenzací však není možné předem odpovědně kvantifikovat. Lze však konstatovat, že případně uznané nároky by neměly být vyšší než v případě standardních výstavbových projektů, kde naopak většina rizik výstavby, provozu a obnovy v rámci životního cyklu zůstává na straně veřejného sektoru.

Přímé **finanční závazky státu** vyplývající z nabídky vybraného dodavatele, které jsou předmětem schválení v navrhovaném usnesení Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, **jsou v nominální výši 446 191 297 EUR** (slovy: čtyřistačtyřicetšest milionů stodevadesátjeden a tisíc dvěstědevadesát-seďm EUR) **a 18 761 377 912 Kč** (slovy: osmnáct miliard sedmsetšedesátjeden milionů třístasedmdesátšed tisíc devětsetdvanáct korun českých) vyplácenými dle návrhu smlouvy, jak vyplývá z Přílohy č. 12 Koncesionářské smlouvy – Finanční model – List „Nabídková cena“ – buňky, F147+F171 a F135+F159. V tomto ohledu se jedná o **předpokládané nominální hodnoty**, kdy indexovaná část je spočtena s využitím aktuální predikce inflace pro krátkodobý horizont, pro dlouhodobý horizont je využito inflačního cíle ČNB / ECB ve výši 2 %. Indexované části budou upravovány dle skutečné výše inflace. Podrobné rozložení plateb v jednotlivých letech s dělením na fixní a indexovanou část v CZK a v EUR je uvedeno v předposlední kapitole předkládaného materiálu s názvem *Úhrady plateb za dostupnost v nominálních hodnotách*.

Finanční závazky státu obsažené v koncesionářské smlouvě na „Projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 v úseku Háje – Mirotice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirotice – Krašovice, projekt PPP“.

Zadavatel: Česká republika – Ministerstvo dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČO 66003008; Evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: Z2018-008731 (dále jen „zadávací řízení“).

Úvod - důvody předložení materiálu

Projekt „PPP D4“ spočívá v projektování, výstavbě, financování, provozování a údržbě 48 km dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem. Projekt se skládá z pěti zcela nových úseků (32 km) a ze čtyř stávajících úseků (16 km). Zajištění dostavby a následného provozování dálnice D4 formou PPP (Partnerství veřejného a soukromého sektoru, neboli Public–Private Partnership) ve výše zmíněném úseku schválila vláda ČR svým usnesením č. 4 ze dne 13. ledna 2016. Záměr realizovat dostavbu dálnice D4 je též explicitně obsažen v Programovém prohlášení vlády ČR ze dne 27. června 2018. Koncesionářskou smlouvu schválila vláda v souladu s ustanovením § 18c zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o pozemních komunikacích**“) dne 4. ledna 2021.

Zadávací řízení, realizované Ministerstvem dopravy ČR coby zadavatelem v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o zadávání veřejných zakázek**“), resp. v souladu Zákonem o pozemních komunikacích, dospělo do své závěrečné fáze. **Dne 17. září 2020 došlo k otevření podaných nabídek na realizaci Projektu** v souladu s Koncesionářskou smlouvou, jejíž obsah byl s účastníky zadávacího řízení podrobně diskutován v rámci zadávacího řízení se soutěžním dialogem.

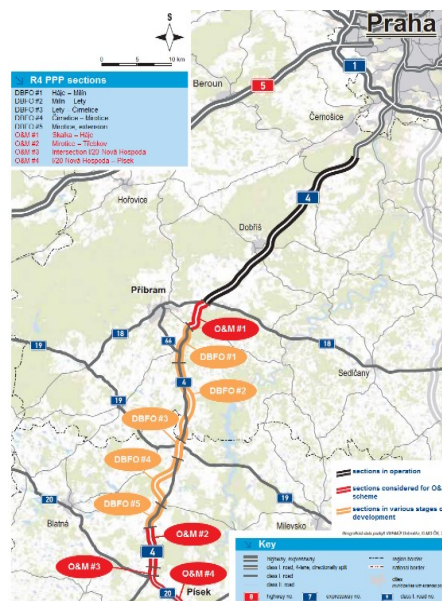
Podmínkou pro uzavření Koncesionářské smlouvy s vybraným dodavatelem (dále jen „Koncesionář“) ze strany Ministerstva dopravy je dle § 18c Zákona o pozemních komunikacích předchozí schválení koncesionářské smlouvy vládou a získání souhlasu Poslanecké sněmovny s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči Koncesionáři **obsaženými v návrhu smlouvy Poslaneckou sněmovnou.** V souladu se závěry jednání Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny ze dne 6. února 2019 bylo přednostně přistoupeno ke schválení Koncesionářské smlouvy vládou s následným předložením materiálu vyjadřujícího finanční závazky státu do Poslanecké sněmovny. Názvosloví obsažené v tomto materiálu počínající velkým písmenem má význam dle Přílohy č. 1 Koncesionářské smlouvy – Definice.

Úseky zahrnující výstavbu nových částí dálnice D4:

- D4 Háje – Milín: 5,6 km
- D4 Milín – Lety: 11,6 km
- D4 Lety – Čimelice: 2,6 km
- D4 Čimelice – Mirovice: 8,5 km
- D4 Mirovice, rozšíření: 3,6 km

Úseky zahrnující úpravu a provozování stávajících úseků:

- D4 Skalka – Háje: 4,8 km
- D4 Mirovice – Třebkov: 5,9 km
- D4 Křižovatka Nová Hospoda s I/20: 0,8 km
- I/20 Nová Hospoda – Krašovice: 3,7 km



Přehled učiněných kroků v zadávacím řízení se soutěžním dialogem

- **Kvalifikační fáze**
 - Zahájení zadávacího řízení: 9. května 2018
 - Lhůta pro podání žádostí o účast: 19. července 2018
 - Rozhodnutí o snížení počtu účastníků zadávacího řízení: 9. listopadu 2018
- **Fáze vyjednávání o Koncesionářské smlouvě a podmínkách veřejné zakázky (soutěžní dialog)**
 - Odeslání výzvy k účasti v soutěžním dialogu: 12. února 2019
 - První kolo soutěžního dialogu: 2. dubna 2019 – 3. dubna 2019 (4 hodiny na účastníka)
 - Druhé kolo soutěžního dialogu: 14. června 2019 – 19. června 2019 (1 den na účastníka)
 - Třetí kolo soutěžního dialogu: 23. září 2019 – 1. října 2019 (2 dny na účastníka)
 - Čtvrté kolo soutěžního dialogu: 13. ledna 2020 – 24. ledna 2020 (2 dny na účastníka)
- **Fáze přípravy nabídek**
 - Výzva k podání nabídek: 2. března 2020
 - Původní termín pro podání nabídek: 26. května 2020
 - Konečný termín pro podání nabídek: 17. září 2020
- **Fáze hodnocení a posouzení nabídek:**
 - Posouzení souladu podaných nabídek se zadávacími podmínkami a hodnocení nabídek: 17. září 2020 – 15. listopadu 2020
 - Oznámení o výběru dodavatele: 4. prosince 2020
 - Možnost podání námitek: 21. prosince 2020

Žádost o účast podalo 7 subjektů. Na základě provedeného snížení počtu účastníků zadávacího řízení podle míry naplnění úrovně kritérií pro snížení počtu účastníků byli k účasti v soutěžním dialogu vyzváni tito **čtyři účastníci**:

- PPP D4 DAJL (tvořený společnostmi DIF Infra 5 Participations 1 B.V., Acciona Concesiones S.L. a John Laing Investments Ltd.)
- DIVia (tvořený společnostmi VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS)
- HO-ST South Bohemian Link (tvořený společnostmi HOCHTIEF PPP Solutions GmbH a STRABAG AG)
- Via 4 - jižní spojení (tvořený společnostmi PORR Beteiligungen und Management GmbH, Macquarie Corporate Holdings Pty Limited (UK Branch), Obrascon Huarte Lain, S.A. a Egis Projects S.A.)

Z důvodu nastavených pravidel pro snížení počtu účastníků nepostoupili tito účastníci:

- IC Içtaş İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş., ASTALDI S.p.A, Intertoll Infrastructure Developments B.V., BBGI PPP Investment S.à.r.l. a TIIC 2 S.C.A., SICAR
- FCC Concesiones, S.L.
- PAN – MEDITERRANEAN ENGINEERING COMPANY LTD

Dne 13. března 2019 oznámil účastník „PPP D4 DAJL“ Zadavateli své rozhodnutí o odstoupení ze zadávacího řízení. **Samotný soutěžní dialog pak byl od počátku veden se třemi účastníky.**

Jako ekonomicky nejvýhodnější nabídka byla vyhodnocena nabídka účastníka DIVia tvořeného společnostmi VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS. Koncesionářskou smlouvu je navrženo uzavřít s tímto účastníkem (resp. následně vzniklým subjektem (s.r.o.), jehož společníky budou společnosti, které tvoří účastníka).

Harmonogram následujících kroků

- Vyslovení souhlasu PSP s finančními závazky: 02/2021
- Uzavření Koncesionářské smlouvy: konec 02/2021
- Splnění odkládacích podmínek (především dosažení Finančního uzavření): 03/2021

- Zahájení prací Koncesionářem: 03/2021
- Dodání stanovených Stavebních povolení¹ Zadavatelem: 30. června 2021
- Smluvní termín zprovoznění: 10/2024

Struktura Koncesionářské smlouvy

Souhrn smluvních dohod, který byl vládou schválen, sestává z následujících smluvních dokumentů, které tvoří organický celek a pouze jako celek představují funkční mechanismus pro zajištění realizace Projektu:

- **Koncesionářská smlouva a její přílohy:**
 - Příloha č. 1 – Definice
 - Příloha č. 2 – Minimální technické požadavky
 - Příloha č. 3 – Požadavky Zadavatele na Práce – Nové úseky
 - Příloha č. 4 – Požadavky Zadavatele na Práce – Stávající úseky
 - Příloha č. 5 – Návrhy Koncesionáře
 - Příloha č. 6 – Harmonogram
 - Příloha č. 7 – Řízení kvality a BOZP
 - Příloha č. 8 – Proces návrhu a schvalování
 - Příloha č. 9 – Požadavky na Služby
 - Příloha č. 10 – Zprávy a záznamy
 - Příloha č. 11 – Platební mechanismus
 - Příloha č. 12 – Finanční model
 - Příloha č. 13 – Požadovaná pojištění
 - Příloha č. 14 – Podmínky zpětného předání
 - Příloha č. 15 – Platba za dostupnost
 - Příloha č. 16 – Struktura financování
 - Příloha č. 17 – Společnosti zajišťující investorskou přípravu pro Zadavatele
 - Příloha č. 18 – Požadavky na BIM
- **Přímá smlouva s financujícími institucemi**
- **Smlouva o nezávislém dozoru**
- **Rámcová smlouva o financování úhrad Koncesionáři projektu PPP D4 ze SFDI**
- **Smlouva o převodu práv a povinností stavebníka z ŘSD ČR na Koncesionáře**

¹ s výjimkou stavebního povolení SO 130 na Úseku č. 5, která bude mít termín dodání 28.2.2022

Základní principy realizace Projektu dle Koncesionářské smlouvy a platby Koncesionáři

Uzavření Koncesionářské smlouvy je předpokládáno Zákonem o pozemních komunikacích. Znění Koncesionářské smlouvy tak, jak bylo schváleno vládou, je výsledkem komplexního vyjednávání v řízení se soutěžním dialogem dle Zákona o zadávání veřejných zakázek. S ohledem na tuto skutečnost je v této fázi neměnná z hlediska rozložení jednotlivých rizik Projektu mezi Zadavatele a Koncesionáře. Zadavatel se Koncesionářskou smlouvou zavazuje odevzdat Koncesionáři všechna potřebná stavební povolení tak, jak vyplývají z dokumentací pro stavební povolení pro jednotlivé Nové úseky (konkretizovaný seznam stavebních povolení je součástí Poskytnutých údajů). Koncesionář se zavazuje zajistit změnu takto předaných stavebních povolení tak, aby Projekt vyhověl Minimálním technickým požadavkům Zadavatele, Požadavkům Zadavatele na Práce a návrhu Koncesionáře. **Platba Koncesionáři bude realizována až po zprovoznění prvního Nového úseku formou tzv. platby za dostupnost.** Do té doby je financování výstavby zajištěno Koncesionářem, konkrétně čerpáním dluhu přijatého Koncesionářem v kombinaci s vlastním kapitálem. Platba za dostupnost bude vyplácena na měsíční bázi z prostředků SFDI, jak předpokládá ustanovení § 18b Zákona o pozemních komunikacích v kombinaci s ustanovením § 2 odst. 1. písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o SFDI**“). Za tímto účelem je součástí vládou schváleného souhrnu smluvních dohod též „Rámcová smlouva o financování úhrad Koncesionáři projektu PPP D4“. **Platba za dostupnost je složena z neindexované části a indexované části, která bude předmětem úprav dle skutečného vývoje inflace.** Pravidla pro výpočet úhrad v návaznosti na kvalitu poskytovaných služeb jsou obsažena v Příloze č. 11 Koncesionářské smlouvy. Výchozí výše úhrad tak, jak je obsažena v nabídce vybraného dodavatele, je obsahem Přílohy č. 15 Koncesionářské smlouvy, přičemž zde uvedené údaje se budou upravovat dle výpočtových vzorců uvedených v Příloze č. 11 Koncesionářské smlouvy. Z výpočtového mechanismu Přílohy č. 11 přitom vyplývá, že nezajištění dostupnosti dálnice může vést až k nulovým platbám Koncesionáři. Nad rámec nedostupnosti bude Koncesionář penalizován též za nesplnění kvalitativních parametrů. I provádění plánované těžké údržby bude považováno za nedostupnost, aby byla maximalizována motivace Koncesionáře k zajištění plynulého provozu. Vzhledem k této skutečnosti **představují nabízené Platby za dostupnost jen maximální možnou hranici, která nicméně bude snižována o srážky za pravidelnou údržbu, příp. další srážky.** Koncesionářská smlouva samozřejmě obsahuje též ustanovení, na základě kterých vzniká v případě porušení povinností na straně státu nárok Koncesionáře na kompenzaci. Tato kompenzace může představovat nároky finanční a časové. Mezi nejvýznamnější riziko, které si stát ponechává, je riziko zajištění stavebních povolení a riziko

předání potřebných pozemků, včetně věcných břemen. Většina stavebních povolení, stejně jako většina potřebných pozemků, je v okamžiku přípravy tohoto materiálu již zajištěná a s ohledem na zbývajícím čas do Finančního uzavření lze konstatovat, že riziko finančních kompenzací Koncesionáři je sníženo na přijatelnou úroveň. Součástí přípravných prací na Projektu bylo též ověření tzv. hodnoty za peníze, tj. ověření, zda realizace Projektu formou PPP by byla pro Zadavatele výhodnější ve srovnání se standardním způsobem zajištění výstavby, provozu a údržby prostřednictvím jednotlivých samostatných veřejných zakázek. Ještě před termínem uplynutí lhůty pro podání nabídek Zadavatel připravil výpočet čisté současné hodnoty budoucích plateb za dostupnost, ze které vyplynulo, že nabídky na realizaci Projektu formou PPP budou při daném rozdělení rizik pro Zadavatele výhodnější tehdy, jestliže čistá současná hodnota budoucích plateb za dostupnost obsažená v nabídkách účastníků bude nižší než 23,667 mld. Kč. Čistá současná hodnota budoucích plateb za dostupnost zároveň byla hlavním dílčím hodnotícím kritériem pro hodnocení podaných nabídek s váhou 99 %. S ohledem na to, že vybraný dodavatel podal nabídku, z jejíchž parametrů vyplývá čistá současná hodnota plateb za dostupnost ve výši 16,554 mld. Kč, je zřejmé, že realizace Projektu formou PPP by měla být z hlediska dosahované hodnoty za peníze pro Zadavatele výhodná. Z hlediska dlouhodobé udržitelnosti dosahované hodnoty za peníze je vhodné zmínit, že **všechny dlouhodobé úvěry přijímané Koncesionářem budou v rámci Finančního uzavření sjednávány s fixní sazbou a fixována je i požadovaná výnosnost vlastního kapitálu Koncesionáře.** Dle principů obsažených ve Výzvě k podání nabídek, která tvoří přílohu tohoto materiálu, bude **výsledná úroková míra přijatých úvěrů tvořena součtem (i) tržní úrokové míry dle situace ke dni Finančního uzavření a (ii) marže, jejíž výše je předmětem podané nabídky, resp. obsahem závazných příslibů financování od financujících institucí.** Zadavatel též připustil, aby část Platby za dostupnost byla hrazena v CZK a část v EUR, čehož bylo využito v nabídce vybraného dodavatele, která byla vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější; příslušný poměr je uveden v Příloze č. 15 Koncesionářské smlouvy. Zadavatel stanovil čistou současnou hodnotu plateb za dostupnost vyjádřenou v CZK jako dílčí hodnotící kritérium s nejvyšší váhou. Pro přepočet částí plateb za dostupnost v EUR na CZK byl využit postupně oslabující kurz, který reflektuje tržní ocenění rizika změny kurzu CZK / EUR pro jednotlivé roky. Využité směnné kurzy v jednotlivých letech byly vypočteny z dat finančního trhu k Základnímu datu a odpovídají směnným kurzům, za které by si teoreticky stát mohl budoucí směny CZK na EUR na finančním trhu zajistit (předpokládaná tržní cena takového zajištění). Koncesionář tak byl motivován, aby využil úvěru v měně EUR pouze v případě, že náklady spojené s tímto úvěrem byly natolik výhodné, že pokryly naceněnou rizikovou prémii (oslabující kurz) a stále ještě oproti úvěru v CZK představovaly nákladovou úsporu a tím i nižší nabídkovou cenu pro Zadavatele.

Shrnutí základních parametrů Projektu

Níže jsou shrnuty základní parametry Koncesionářské smlouvy v tabelární formě tak, jak jsou v ní obsaženy coby výsledek soutěžního dialogu. Shrnuté jsou ty základní parametry Koncesionářské smlouvy, které Zadavatel považuje za důležité pro vyslovení souhlasu Poslanecké sněmovny s finančními závazky státu vůči koncesionáři obsaženými v Koncesionářské smlouvě a další parametry důležité z hlediska smluvního rozložení rizik.

Majetkoprávní vypořádání pozemků a investorská příprava ve formě získání územních rozhodnutí a stavebních povolení	Zadavatel dosud získal pravomocná územní rozhodnutí a větší část stavebních povolení pro všechny Nové úseky a zajišťuje dokončení majetkoprávního vypořádání všech pozemků. Koncesionářská smlouva stanoví Zadavateli povinnost předat všechna Stavební povolení do 30. června 2021 (s výjimkou stavebního povolení pro SO 130 na Úseku č. 5, u kterého se předpokládá předání až 28. února 2022) a všechny Potřebné pozemky do 31. prosince 2021. V případě včasného nedodání Stavebních povolení je v Koncesionářské smlouvě zakomponován speciální kompenzační mechanismus spočívající v povinnosti Zadavatele hradit částku odpovídající dluhové službě v situaci, kdy by včasným nedodáním Stavebního povolení byl opožděn předpokládaný termín zprovoznění daného Úseku (podrobně viz článek 14.5 Koncesionářské smlouvy). Včasné nedodání všech Potřebných pozemků zakládá nárok na obecný kompenzační mechanismus, jehož hlavním principem je povinnost Koncesionáře mitigovat daný dopad a kompenzace je uznatelná výhradně v případě, že by na daných pozemcích bylo potřeba realizovat Práce, které jsou na kritické cestě realizace Projektu. S ohledem na harmonogram realizace Prací a s ohledem na skutečnost, že již v současné době je zajištěno přes 97 % Potřebných pozemků, což však představuje více než 99 % ploch potřebných pro výstavbu, je tak možné předpokládat, že se ve smluvně definovaných termínech podaří vypořádat chybějící pozemky a riziko kompenzací je v tomto ohledu sníženo na minimum. Koncesionář je ve vztahu k předaným Stavebním povolením povinen zajistit změnu stavby před dokončením tak, aby mohl realizovat Práce v rozsahu
--	--

	<p>požadovaném Koncesionářskou smlouvou. Především budou procesovány změny spočívající v doplnění Dálniční technologie (sloužící mj. pro monitoring výkonu Koncesionáře), doplnění bezpečnostních zálivů na Stávajících úsecích, výstavba Střediska správy a údržby Koncesionáře v Letech u Písku, oboustranná odpočívka u Krsic a dílčí optimalizace Mostních objektů a doprovodných komunikací (více viz Příloha č. 5 Koncesionářské smlouvy v kombinaci s Přílohou č. 2, č. 3 a č. 4). Koncesionář se na základě Smlouvy o převedení práv a povinností stavebníka, která tvoří součást předkládaného souhrnu smluvních dohod, stane stavebníkem Projektu ve smyslu všech práv a povinností, která pro stavebníka stanoví Stavební zákon.</p>
Stavební práce a navazující údržba a provozování	<p>Jedním z hlavních přínosů realizace Projektu formou PPP je propojení stavební a provozní / udržovací fáze Projektu. Od Koncesionáře se očekává, že bude schopen sladit úvodní stavební fázi s navazujícími cykly údržby, čímž zabezpečí odpovídající kvalitu povrchů a minimalizuje omezení dostupnosti dálnice při provádění udržovacích prací. Koncesionářská smlouva stanoví povinnost, aby v rámci Stávajících úseků Koncesionář realizoval vybrané SO na Stávajících úsecích a aby je provozoval ve srovnatelné kvalitě s Novými úseky. Koncesionář přebírá i zodpovědnost za zajištění provedení plošných archeologických průzkumů tak, aby jejich postup a způsob jejich provádění v koordinaci s plánem organizace výstavby Koncesionáře nebyl rizikem státu. V rámci dílčích hodnotících kritérií byly obsaženy též kvalitativní parametry dálnice v okamžiku jejího Zpětného předání, přičemž nabídka vybraného dodavatele obsahuje nejlepší možné hodnoty kvality povrchu (parametry IRI a hloubka vyježděných kolejí), které Zadavatel připouštěl. Tím je zaručeno, že dálnice bude po konci Koncesní lhůty předána státu v parametrech umožňujících její další dlouhodobé provozování bez nutnosti realizace jednorázových výdajů na její obnovu (podrobně viz Příloha č.</p>

	14 Koncesionářské smlouvy – Požadavky na zpětné předání).
Finanční parametry Projektu	Viz kapitola Základní principy realizace Projektu dle Koncesionářské smlouvy a platby Koncesionáři tohoto materiálu, resp. Přílohy č. 11, č. 12, č. 15 a č. 16 Koncesionářské smlouvy a k nim relevantní ustanovení Koncesionářské smlouvy.
Délka smluvního vztahu	Celková délka smluvního vztahu je fixně stanovena na 28 let, z toho je dle nabídky vybraného dodavatele 44 měsíců (tj. 3 roky a 8 měsíců) projektová a stavební fáze a 292 měsíců (tj. 24 let a 4 měsíce) fáze provozování a údržby.
Platební mechanismus	Platba za dostupnost je rozdělená poměrně na jednotlivé úseky dle jejich délky a výše proinvestovaných CAPEX, přičemž Platba za dostupnost ve vztahu ke Stávajícím úsekům bude vyplácena až po uvedení prvního Nového úseku dálnice D4 do provozu. První měsíční Platbu za dostupnost se předpokládá hradit od 11/2024 za předpokladu uvedení do provozu alespoň jednoho Nového úseku k 31. 10. 2024 jak vyplývá z Úvodního harmonogramu vybraného dodavatele. Výše Platby za dostupnost je vázána na dodržování dohodnutých kritérií kvality a dostupnosti jednotlivých úseků dálnice. Platební mechanismus vyžaduje pravidelný systém kontroly kvality a dostupnosti ze strany SFDI (subjekt, z jehož zdrojů budou platby za dostupnost vypláceny v souladu s § 2 odst. 1 písm. h) Zákona o SFDI) a Ministerstva dopravy. Robustní systém monitoringu Koncesionáře zabezpečí jeho dostatečnou motivaci v dlouhodobém časovém horizontu. V případě nedostupnosti nebo nedostatečné kvality poskytovaných Služeb (požadavky na Služby viz Příloha č. 9) budou na platbu za dostupnost aplikovány smluvně definované srážky (Příloha č. 9 v kombinaci s Přílohou č. 11). Do uvedení do provozu prvního Nového úseku bude Koncesionář odpovědný za provozování a údržbu Stávajících úseků, přičemž nezbytné náklady na tuto činnost jsou zahrnuty do investičních nákladů

	<p>a nebudou Koncesionáři hrazeny samostatně před zahájením Provozního období.</p> <p>Platba za dostupnost respektuje princip proporcionality. Teoreticky tedy budou Platby za dostupnost moci být při nulové dostupnosti sníženy až na nulu.</p>
Personální zabezpečení	<p>S ohledem na komplexnost Koncesionářské smlouvy a principy platebního mechanismu je nutné předpokládat každodenní zapojení zaměstnanců Ministerstva dopravy do činností spojených s projektem PPP. Ministerstvo dopravy v současnosti předpokládá, na základě vytěžení zkušeností pracovníků Ministerstva dopravy a výstavby SR, že pro efektivní plnění povinností zadavatele, v průběhu plnění Koncesionářské smlouvy bude nezbytné zřídit v rámci existující organizační struktury oddělení PPP, jehož zaměstnanci se budou na 100 % úvazku věnovat problematice PPP, přičemž pro určité fáze předpokládáme zapojení externích právních, technických či finančních poradců (zejména ve fázích uplatňování nároků Koncesionářem či řešení sporů). Ministerstvo dopravy současně uvádí, opět na základě slovenských zkušeností, že náklady na platy těchto zaměstnanců a náklady na externí poradenské služby byly nižší, než částky jimi identifikovaných a vypočtených srážek uplatněných na Koncesionáři, resp. nižší než úspora, které bude dosaženo minimalizací rizik, které z Koncesionářské smlouvy pro zadavatele vyplývají. V rámci systemizace SFDI se nepředpokládá potřeba zřízení nových systemizovaných míst v případě, že bude zřízeno výše uvedené oddělení PPP v rámci Ministerstva dopravy. Činnosti, které bude SFDI muset ve vztahu ke Koncesionářské smlouvě vykonávat, budou moci být v takovém případě zajištěny v rámci současné systemizace. Potřeba navyšování pracovníků se nepředpokládá ani v rámci Ředitelství silnic a dálnic ČR, kde by naopak navýšení počtu pracovníků bylo nezbytné, pokud by projekt měl být realizován jinou formou než PPP.</p> <p>Pouze pro srovnání uvádíme, že Slovenská republika v současné době disponuje jedním dlouhodobě</p>

	<p>provozovaným projektem (projekt PPP R1) v rozsahu 45,9 km dálnice a 5,7 km silnice I. třídy. Projekt je v provozu od roku 2011. Dalším projektem, který je nyní v pokročilé fázi realizace, je projekt PPP D4/R7 o délce 27 km na D4 a 32 km na R7. V rámci Ministerstva dopravy a výstavby SR je pro agendu PPP zřízena samostatná sekce, která celkově čítá 13 osob na plný úvazek.. V souvislosti se zahájením provozu PPP D4/R7 v celém rozsahu se připravuje posílení minimálně o další 3 osoby na plný úvazek.. I přes tuto skutečnost jsou, resp. byly, především v průběhu přípravy a výstavby využívány u obou PPP projektů externí poradenské služby a to především v souvislosti s vedením sporové agendy. Pro ilustraci lze uvést, že za 9 let provozu projektu PPP R1 se vlastní činností zaměstnanců Ministerstva dopravy a výstavby SR podařilo dosáhnout navíc, nad srážky přiznané Koncesionářem, dodatečné úspory ve výši 3,4 mil. EUR. Je tedy zjevně přínosné, aby se výkonu agendy PPP projektu věnovali vlastní zaměstnanci i v rámci činnosti Ministerstva dopravy a aby bylo připuštěno využívání externích poradenských služeb.</p>
Vlastnictví	<p>Nově vzniklá i modernizovaná aktiva budou po celou dobu smluvního vztahu, i po jeho ukončení, ve vlastnictví státu (jinou variantu ani Zákon o pozemních komunikacích nepřipouští). Ekonomické vlastnictví (právo a povinnost provozovat a udržovat a brát užitky v podobě Platby za dostupnost) bude na Koncesionáři (souvislost s dále rozvedenou problematikou okamžiku vzniku daňové povinnosti k úhradě DPH). Příjmy z výkonového a časového zpoplatnění budou standardně příjmem SFDI a výnosnost z těchto poplatků žádným způsobem nevstupuje do nastaveného platebního mechanismu.</p>
Vykazování Projektu v rámci pravidel ESA 2010	<p>Zadavatel strukturoval Projekt dle metodiky ESA 2010 tak, aby mohla být co největší část Projektu vůči Eurostatu vykazována mimo dluh sektoru vládních institucí ČR. Tato podmínka klade na obsah a strukturu Koncesionářské smlouvy poměrně striktní požadavky, kdy Koncesionář musí</p>

	<p>nést většinu klíčových rizik. Pro dosažení tohoto cíle probíhaly průběžné konzultace Zadavatele a jeho poradenského týmu s Českým statistickým úřadem. V průběhu zadávacího řízení byl přístup k vykazování Projektu konzultován i přímo s Eurostatem (prostřednictvím ČSÚ). Na základě posouzení obsahu Koncesionářské smlouvy ze strany ČSÚ existuje oprávněný předpoklad, že závazky státu vztažené k souhrnné předpokládané Platbě za dostupnost za Nové úseky budou moci být vykázány mimo bilanci sektoru vládních institucí, tj. nebudou součástí dluhu sektoru vládních institucí, přičemž však závazky státu vztažené k souhrnné předpokládané Platbě za dostupnost za Stávající úseky budou muset být vykázány v rámci bilance sektoru vládních institucí, tj. budou součástí dluhu sektoru vládních institucí. Úhrnná výše předpokládaných Plateb za dostupnost v nominálních hodnotách budoucích let (tj. až do roku 2049) při současně velmi pesimistickém (velmi konzervativním) vývoji směnného kurzu CZK/EUR (depreciace postupně až k 31,86 CZK/EUR²) za Stávající úseky je 4,767 113 313 mld. Kč a za Nové úseky 27,178 654 295 mld. Kč dle Přílohy č. 12. Tyto hodnoty však budou upravovány dle skutečného vývoje směnného kurzu CZK/EUR a dle skutečného vývoje inflace. Pro účely statistického vykazování je oprávněným předpokladem zanesení výše dluhu přímo v měně EUR. S ohledem na to, že přijímané finanční závazky státu jsou přijímány jak v CZK, tak v EUR, navrhuje se schválení těchto závazků v jejich původní měně (CZK/EUR), nikoliv jejich hodnoty jednorázově převedené na CZK.</p>
Příslib financování při podání nabídek	<p>Zadavatel ve Výzvě k podání nabídek po účastnících požadoval předložení závazného příslibu financování na celý objem potřebných zdrojů pro Dobu výstavby (dluhu i vlastního kapitálu).</p>

² Odvozeno z dat finančního trhu k Základnímu datu jako hypotetická cena zajištění směnného kurzu na příslušnou dobu

	<p>V případě dluhu Zadavatel nese riziko změny základních fixních sazeb (IRS) od Základního data (4. srpna 2020) do Finančního uzavření. Vybraný dodavatel po tuto dobu nese riziko změny úrokových marží. V případě IRS pro dlouhodobé úvěry v CZK není český trh dostatečně likvidní, a tak zveřejněné základní sazby dostatečně věrně neodrážejí tržní cenu a proto nejsou relevantní pro možnost nesení rizika změny IRS Zadavatelem v plné míře. Proto byl stanoven přístup k odvození dlouhodobých IRS v CZK nad 10 let od pohybu dlouhodobých sazeb IRS v EUR dle tzv. syntetické křivky (podrobněji viz Výzva k podání nabídek).</p> <p>Jelikož Koncesionář bude čerpat úvěr v EUR a smlouvy s Poddodavatelem výstavby má navrhované v měně CZK, Zadavatel požadoval, aby se Koncesionář proti změně směnného kurzu po Dobu výstavby zajistil (FX Par Forward). Zadavatel v tomto případě nese riziko změny základní tržní sazby FX ParForward bez jakýchkoliv marží v období od Základního data do Finančního uzavření.</p>
--	--

<p>Kompenzace při předčasném ukončení</p>	<p>S ohledem na požadavky metodiky ESA 2010 pro mimobilanční klasifikaci Projektu jsou využity následující mechanismy stanovení kompenzace při předčasném ukončení Koncesionářské smlouvy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Při selhání Zadavatele (nebo z vůle Zadavatele) bude kompenzace stanovena jako aktuální zůstatek dluhové služby (včetně souvisejících poplatků a pokut) a ušlý zisk. • Při přetrvávající negativní vnější události bude kompenzace stanovena jako aktuální zůstatek dluhové služby (včetně souvisejících poplatků a pokut) a nominální hodnota vložených vlastních zdrojů Koncesionáře snížená o všechny výplaty společníkům Koncesionáře jakoukoliv formou. • Při selhání Koncesionáře bude kompenzace stanovena jako tržní zůstatková cena Koncesionářské smlouvy. Není definována žádná vazba na zůstatek dluhové služby či vlastní kapitál. V případě záporné zůstatkové ceny bude platit Koncesionář tuto sumu Zadavateli.
<p>Srážky z platby za dostupnost</p>	<p>Aktuální výše Platby za dostupnost bude přímo závislá na kvalitě poskytovaných služeb a dostupnosti dálnice. V případě nekvality a / nebo nedostupnosti jízdních pruhů budou aplikovány smluvně definované srážky. Uzavírky v případě provádění plánované údržby jsou po vyčerpání od srážek osvobozených hodin v každém měsíci považovány také za nedostupnost.</p> <p>Výše Platby za dostupnost je vázána na dodržování dohodnutých kritérií kvality a dostupnosti jednotlivých úseků dálnice Platby za dostupnost tedy mohou být při nulové dostupnosti sníženy až na nulu.</p>

Možné převzetí práv a povinností vyplývajících z Koncesionářské smlouvy Věřitelem (step-in rights)	Věřitelé koncesionáře v PPP projektech obdobné struktury vyžadují právo vstoupit do projektu v případě neplnění povinností koncesionářem ve snaze zabránit jeho insolvenčnímu a ztrátě svých vložených prostředků (dluh). Tato ustanovení jsou v rámci PPP projektů standardizována. Za tímto účelem je uzavírána tzv. Přímá smlouva mezi Zadavatelem, Koncesionářem a zástupci Věřitelů (Agent pro zajištění).
Úhrada DPH	Ministerstvo dopravy řešilo s Ministerstvem financí a Generálním finančním ředitelstvím otázku okamžiku vzniku daňové povinnosti k odvodu DPH. Ministerstvem dopravy preferované řešení je hradit DPH z jednotlivých Plateb za dostupnost s ohledem na to, že charakterem poskytovaného plnění jsou služby, pro jejichž řádné poskytování je nezbytné vybudování samotné pozemní komunikace. Ministerstvo financí ve svém dopise č.j. MF-7836/2019/1801-2 připustilo při splnění určitých předpokladů režim DPH preferovaný Ministerstvem dopravy. Toto řešení je zároveň významně méně rizikové z hlediska možnosti mimobilančního vykázání v rámci ESA 2010. Toto bude mít vliv i na výši Plateb za dostupnost, ke kterým bude přičítáno DPH v okamžiku jejich úhrady. Z pohledu státu bude však navýšení o DPH výdajově neutrální, protože Koncesionář bude plátcem DPH a příslušné DPH obratem odvede zpět do státního rozpočtu.

Riziko změny měnového kurzu	<p>Nabídka vybraného dodavatele obsahuje část požadované Platby za dostupnost v EUR. Tím Zadavatel mimo jiné benefituje při současných podmínkách na finančním trhu z výhodnějších podmínek eurového financování (nižší ceny úvěru a v důsledku toho i nižší Platby za dostupnost) oproti financování dostupném v CZK. Splátky úvěru v EUR jsou promítnuty do částí Platby za dostupnost v EUR a v rozsahu této části platby ponese Zadavatel riziko změny měnového kurzu, protože předmětná část platby za dostupnost bude hrazena přímo v měně EUR.</p> <p>Výhody využitého úvěru v EUR tak pokrývají i rizikovou prémii promítnutou do směnného kurzu pro výpočet nabídkové ceny (více výše v kapitole Základní principy realizace Projektu dle Koncesionářské smlouvy a platby Koncesionáři).</p> <p>Skutečná míra rizika bude dále z pohledu státu záviset na skutečných příjmech státu v EUR, které by mohly být na úhradu Plateb za dostupnost v EUR využity a kurzové riziko by tak v tomto rozsahu stát nenesl.</p>
Financování výstavby Zadavatelem	<p>Vzhledem k požadavku na mimobilanční klasifikaci Projektu není uvažováno o částečném financování výstavby Projektu ze strany Zadavatele z vlastních zdrojů či zdrojů EU.</p> <p>Zadavatel komunikoval pravidelně s EIB ohledně možností zapojení při financování, nicméně EIB nakonec nepotvrdila úvodní zájem účastnit se Projektu.</p>
Řešení sporů	<p>Návrh Koncesionářské smlouvy musí z hlediska dlouhodobosti jejího trvání předjímat i způsob řešení sporů, které v době jejího trvání vzniknou či mohou vzniknout. Pro účely předcházení sporům a pro účely dozorování nad plněním povinností Smluvních stran je v Koncesionářské smlouvě obsažena funkce tzv. Nezávislého dozoru, což je externí subjekt rozhodující v prvním stupni spory převážně technického charakteru. Nezávislý dozor bude jmenován z portfolia tří předkvalifikovaných společností, které předložil vybraný dodavatel v průběhu zadávacího řízení. Úhrada za činnost Nezávislého dozoru je hrazena v rámci Platby za dostupnost. V souladu s Koncesionářskou smlouvou může</p>

	<p>být každý Spor, kde jedna ze Smluvních stran nesouhlasí s návrhem řešení dle Nezávislého dozoru, eskalován na úroveň řešení přímo mezi Smluvními stranami. V případě nedohody Smluvních stran může potom kterákoliv Smluvní strana Spor postoupit k řešení rozhodčímu tribunálu, který bude rozhodovat podle pravidel Mezinárodní obchodní komory pro rozhodčí řízení, a bude ustanoven podle pravidel uvedených v Koncesionářské smlouvě, s místem rozhodčího řízení v Praze.</p> <p>K vyloučení obecných soudů bylo nutno přistoupit z důvodů zajištění efektivního a rychlého rozhodování a je současně v souladu s mezinárodní praxí u PPP projektů (aplikace řešení sporů u obecných soudů by pro účastníky nebyla akceptovatelná a mohla by vést až k nepodání nabídek, neboť obecné soudy jsou vnímány jako subjekty na straně domovského státu).</p>
Vyloučení rizika nedovolené veřejné podpory	<p>Aspekty veřejné podpory ve vztahu k projektu mají dvě roviny (i) riziko nedovolené veřejné podpory v rámci Projektu, a (ii) riziko nedovolené veřejné podpory při financování výstavby a provozu pozemních komunikací v gesci ŘSD ČR (bez ohledu na jeho právní formu).</p> <p>Ad (i) riziko je eliminováno skutečností, že výběr koncesionáře probíhal v otevřeném nadlimitním zadávacím řízení na stavební práce, problematika byla prostřednictvím ÚOHS konzultována s DG COMPET EU.</p> <p>Ad (ii) Při zohlednění analytického materiálu Evropské komise (Infrastructure Analytical Grid for Roads, Bridges, Tunnels and Inland Waterways) lze konstatovat, že riziko nedovolené veřejné podpory lze vyloučit ve vztahu k financování provozu a údržby dálnic a silnic I. třídy vůči ŘSD ČR (bez ohledu na jeho právní formu) ze SFDI několika způsoby. Nejlogičtější postupem je udržet postavení ŘSD ČR coby monopolisty ve vztahu k výkonu práv a povinností správce dálnic a silnic I. třídy na území ČR ve smyslu § 9 odst. 3 Zákona o pozemních komunikacích. Realizací Projektu není ohrožována pozice ŘSD ČR coby právního</p>

	<p>monopolisty na trhu provozování dálnic a silnic I. třídy neboť Koncesionářská smlouva v souladu s částí čtvrtou Zákona o pozemních komunikacích převádí na Koncesionáře pouze některá práva a povinnosti státu coby vlastníka pozemní komunikace, přičemž role správce ve smyslu § 9 Zákona o pozemních komunikacích zůstává po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy ŘSD ČR – viz k tomuto článek 11 Koncesionářské smlouvy. Koncesionář tak není správcem ani vlastníkem pozemní komunikace, což ostatně ani dle Zákona o pozemních komunikacích být nemůže. Role monopolisty tak ŘSD ČR v oblasti správy dálnic a silnic I. třídy zůstává. Situaci s uzavřením komplexní koncesionářské smlouvy lze fakticky připodobnit situaci, kdy ŘSD ČR si v rámci výkonu funkce správce najímá na jednotlivé činnosti provozování a údržby externí subjekty, které pro něj zajišťují jednotlivé činnosti, ať už se jedná o běžnou údržbu, zimní údržbu, provozování služeb na odpočívkách atp., přičemž tato situace je u ŘSD ČR zcela běžná. Rozdílem u Koncesionářské smlouvy je pak to, že tyto běžně outsourcované činnosti zadávané v běžném pojetí ŘSD ČR jednotlivými veřejnými zakázkami jsou v případě Projektu outsourcovány jednou veřejnou zakázkou s dlouhodobým trváním.</p>
Building Information Modelling	<p>Zadavatel předpokládá s ohledem na dlouhodobý charakter Projektu požadavek na správu celého Projektu v rámci BIM (Building Information Modelling) a to především za účelem jednoznačné dokladovatelnosti všech kroků a postupů Koncesionáře, Zadavatele i Zúčastněných stran, které s realizací Projektu souvisí. Zadavatel připravil dokumenty související s umožněním aplikace metody BIM do praxe - EIR (Employer's Information Requirements) a BEP (BIM Execution Plan). Před zahájením realizace Projektu dojde k nastavení CDE (Common Data Environment - společné datového prostředí) a spuštění celého BIM řešení. Implementace BIM do tohoto Projektu pomůže výrazně zvýšit know-how Zadavatele o tomto způsobu správy dat u projektů dopravní infrastruktury obdobného typu, přičemž toto know-</p>

	how může být následně využitelné v rámci standardizace BIM v prostředí ČR.
Dálniční technologie a BIM	<p>Jak již bylo uvedeno v předchozích odstavcích, součástí Projektu je též vybavení dálnice D4 Dálniční technologií a správa celého Projektu je realizována s využitím BIM řešení. Z jistého úhlu pohledu je tedy součástí Projektu i dodání informačních a komunikačních technologií a Platba za dostupnost v sobě obsahuje i výdaje související s implementací těchto systémů. Zadávací řízení na Projekt bylo zahájeno před lednem 2020, kdy bylo přijato usnesení vlády č. 86. Zároveň detailní obsah řešení BIM i Dálniční technologie je součástí řešení „design & build“, tj. součástí dodávky Koncesionáře. Ministerstvo dopravy je připraveno detailnější návrh BIM řešení (post-contract BEP) a detailní řešení Dálniční technologie (dopracovaný Návrh Koncesionáře) konzultovat s útvarem Hlavního architekta eGovernmentu v případě, že by se toto projednání ukazovalo jako potřebné a účelné. Součástí nabídky vybraného dodavatele je též tzv. Plán kybernetické bezpečnosti vztažený k Dálniční technologii.</p>

Parametry nejvýhodnější nabídky a vyhrazené změny před dosažením Finančního uzavření

Vládě byla ke schválení předložena Koncesionářská smlouva v podobě odpovídající podané a Zadavatelem řádně vyhodnocené nejvýhodnější nabídce od účastníka DIVia. Ve shodné podobě jsou Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR předkládány finanční závazky státu obsažené v návrhu smlouvou před jejím uzavřením. Zadavatel si v souladu s ustanovením § 69 odst. 8 Zákona o zadávání veřejných zakázek vyhradil ve Výzvě k podání nabídek, která tvoří elektronickou přílohu tohoto materiálu, právo na změny dílčích částí Koncesionářské smlouvy. Bude se však jednat výhradně o změny, které vyplynou z vývoje základních úrokových sazeb (IRS) před Finančním uzavřením, resp. o drobné změny, které představují upřesnění smluvních podmínek, pokud to nepovede ke změně základních parametrů nabídky nebo zadávacích podmínek a tyto změny by neohrozily hospodářskou soutěž nebo by neměly diskriminační účinky. Výsledné finanční závazky státu po dosažení Finančního uzavření tak mohou být mírně odlišné od finančních závazků státu schválených na základě předložené nabídky – toto je nicméně plně v souladu s ustanovením §18c Zákona o pozemních komunikacích, který hovoří o vyslovení souhlasu s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči koncesionáři obsaženými v návrhu smlouvy Poslaneckou sněmovnou. Předmětné ustanovení tak explicitně počítá s možností dílčích změn v rámci procesu směřujícího k dosažení Finančního uzavření.

Úhrady plateb za dostupnost v nominálních hodnotách³

Rok	Fixní část [CZK]	Indexovaná část ⁴ [CZK]	Fixní část [EUR]	Indexovaná část [EUR] ⁵
2024	64 986 137	49 147 685	3 033 378	18 329
2025	389 916 822	300 783 834	18 200 266	112 170
2026	389 916 822	306 799 511	18 200 266	114 414
2027	389 916 822	312 935 501	18 200 266	116 702
2028	389 916 822	319 194 211	18 200 266	119 036
2029	389 916 822	325 578 096	18 200 266	121 417
2030	389 916 822	332 089 657	18 200 266	123 845
2031	389 916 822	338 731 451	18 200 266	126 322
2032	389 916 822	345 506 080	18 200 266	128 849
2033	389 916 822	352 416 201	18 200 266	131 426
2034	389 916 822	359 464 525	18 200 266	134 054
2035	389 916 822	366 653 816	18 200 266	136 735
2036	389 916 822	373 986 892	18 200 266	139 470
2037	389 916 822	381 466 630	18 200 266	142 259
2038	389 916 822	389 095 962	18 200 266	145 104
2039	389 916 822	396 877 882	18 200 266	148 007
2040	389 916 822	404 815 439	18 200 266	150 967
2041	389 916 822	412 911 748	18 200 266	153 986
2042	389 916 822	421 169 983	18 200 266	157 066
2043	389 916 822	429 593 383	18 200 266	160 207
2044	389 916 822	438 185 250	18 200 266	163 411
2045	389 916 822	446 948 955	18 200 266	166 679
2046	389 916 822	455 887 935	18 200 266	170 013
2047	389 916 822	465 005 693	18 200 266	173 413
2048	389 916 822	474 305 807	18 200 266	176 882
2049	61 959 385	76 876 525	2 892 097	28 669
Celkem	9 276 428 653	9 484 949 259	3 459 433	442 731 864
Spolu CZK/EUR	18 761 377 912 Kč		446 191 297 EUR	

³ Jedná se o předpokládaný horní limit plateb, na který budou dále aplikovány srážky za nedostupnost a nekvalitu.

⁴ Předpoklad inflace dle predikce ČNB v krátkodobém horizontu a v dlouhodobém horizontu dle inflačního cíle ČNB, tj. ve výši 2 % p.a.

⁵ Předpoklad inflace dle predikce ECB v krátkodobém horizontu a v dlouhodobém horizontu dle inflačního cíle ECB, tj. ve výši 2 % p.a.

Závěr

Vláda ČR žádá Poslaneckou sněmovnu Parlamentu ČR, aby v souladu s § 18c Zákona o pozemních komunikacích vyslovila svůj souhlas s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči koncesionáři obsaženými v návrhu Koncesionářské smlouvy tak, jak je navrženo v návrhu usnesení, který doprovází tento materiál.

Vyslovení souhlasu Poslanecké sněmovny je posledním úkonem, který je třeba učinit pro možnost uzavření Koncesionářské smlouvy, přičemž po uzavření Koncesionářské smlouvy budou následovat kroky směřující k dosažení Finančního uzavření, čímž se smlouva stane v celém svém rozsahu účinnou a bude tak možné v jarních měsících roku 2021 přistoupit k zahájení prací v celém rozsahu nedostavěné části dálnice D4, čímž vznikne v rámci ČR ojedinělý rozsah uceleného dálničního staveniště a výrazně se tak zrychlí tempo směřující k dokončení dálniční sítě ČR.

V této souvislosti je žádoucí zmínit, že alternativa projektu PPP spočívající v zajištění dostavby dálnice D4 standardním modelem prostřednictvím ŘSD ČR není rozpočtově kryta v roce 2021, ani v letech střednědobého výhledu, přičemž ostatní akce, v rozpočtu SFDI zařazené, již sami o sobě vytváří přetlak na zdrojovou stránku nejen v roce 2021, ale i letech následujících. Zároveň současné personální kapacity ŘSD ČR nepočítají s realizací tohoto projektu standardní cestou. Realizace projektu standardní formou by tak zcela jistě, bez ohledu na rozpočtové možnosti, přinesla zdržení zahájení realizačních prací na projektu o více než 1,5 roku.